

Наталья Беляева

Таможенное управление на дальневосточной окраине в начале XX в.: имперские амбиции и проблемы российского присутствия в регионе

Беляева Наталья Анатольевна, доктор исторических наук, профессор, департамент истории и археологии, Школа искусств и гуманитарных наук, Дальневосточный федеральный университет.

minava204@rambler.ru

DOI: <https://10.17323/tjhr.2025.4.31429>

Аннотация: В статье раскрываются особенности становления и развития таможенного управления на российском Дальнем Востоке. Показано влияние на этот процесс приоритетов российской внешней политики, выделены основные особенности управления таможенным делом на этапе усиления русской экономической экспансии в Маньчжурии, внимание уделено противоречиям, сопровождавшим сам процесс развития таможенной службы на окраине страны. Сделан вывод о том, что распространение на Приамурье и Забайкалье единой для империи системы управления таможенным делом означало окончательное вхождение этой территории в единое экономическое пространство страны. Исследование выполнено на основе документов из фонда Департамента таможенных сборов Российского государственного исторического архива, а также фонда Канцелярии Приамурского генерал-губернатора в Российском государственном историческом архиве Дальнего Востока.

Ключевые слова: таможенные округа, Дальний Восток, порто-франко, Маньчжурия, КВЖД, таможенные учреждения, окружной таможенный инспектор

Customs Administration in the Far Eastern Outskirts at the Beginning of the 20th Century: Imperial Ambitions and Problems of the Russian Presence in the Region

Natalia A. Belyaeva, Doctor of Historical Sciences, Professor, Department of History and Archeology, School of Arts and Humanities, Far Eastern Federal University.

minava204@rambler.ru

Abstract: The article reveals the features of the formation and development of customs administration in the Russian Far East. The influence of the priorities of Russian foreign policy on this process is shown, the main features of customs management at the stage of strengthening Russian economic expansion in Manchuria are highlighted, attention is paid to the contradictions that accompanied the very process of customs service development on the outskirts of the country. It is concluded that the spread of a unified customs management system for the empire in the Amur Region and Transbaikalia meant the final entry of this territory into the unified economic space of the country. The study was carried out on the basis of documents from the collection of the Department of Customs Duties of the Russian State Historical Archive, as well as the collection of the Office of the Amur Governor-General in the Russian State Historical Archive of the Far East.

Keywords: Customs districts, Far East, Porto Franco, Manchuria, China-Eastern Railway (CER), customs offices, district customs inspector

История таможенного дела в последние десятилетия стала самостоятельным направлением научных исследований. Во многом интерес к этой странице экономической истории России вызван прагматическим соображением — необходимостью подготовки кадров в условиях развития таможенной службы Российской Федерации. Одновременно с выполнением этого социального заказа возрастает научный интерес к истории таможенного дела. Объединяющую роль в этом процессе сыграла Ассоциация историков купечества, торговли и таможенного дела, под эгидой которой прошли уже пять конференций¹. Появился целый ряд исторических исследований, раскрывающих разные стороны функционирования таможенной службы в структуре Российского государства, среди которых заметным явлением стали исследования на региональном материале². Однако нельзя не согласиться с авторами, еще десятилетие тому назад отмечавшими отсутствие исследований по истории местного, в том числе окружного, управления таможенным делом в дореволюционной России³. За прошедшее десятилетие ситуация практически не изменилась. Между тем изучение системы окружного управления таможенным делом позволяет углубить наши представления о трансформации государственного управления на фоне усложнения задач в сфере регулирования внешней торговли, дает возможность увидеть влияние целого ряда факторов на организацию управления такой специфической сферой экономической жизни, как таможенное дело.

- 1 См.: *Раздорский А. И.* Пятая международная научная конференция «Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XX веках» // Исторический курьер. 2022. № 5 (25). С. 240–243.
- 2 См. например: *Балковая В. Г.* Таможенная служба в системе управления Российского государства XVI–XVIII вв. Владивосток, 2011; *Казанцева Н. Г.* История таможенного дела Забайкалья (конец XVII – начало XX вв.): дис. ... докт. ист. наук. Улан-Удэ, 2016.
- 3 *Савосина Н. Г.* Территориальная организация таможенного дела XIX века // Гуманитарный вектор. 2014. № 3 (39). С. 52.

Впервые закреплённая в таможенном уставе 1819 г. для европейской торговли⁴ окружная система просуществовала в Российской империи вплоть до ее ликвидации в результате реформы местного таможенного управления в 1912 г. Наиболее полно все изменения этой системы можно проследить по таможенным уставам, в которых закреплялась территориальная структура окружного управления, компетенция отдельных его звеньев, вертикальные и горизонтальные связи между ними. Количество и зона ответственности таможенных округов изменялись в соответствии с условиями ведения внешней торговли и государственными приоритетами в области не только внутренней, но и внешней политики. В Уставе таможенном 1857 г. окружная система распространялась на таможенные учреждения по азиатской торговле. Кроме 13 таможенных округов в европейской части империи были созданы три таможенных округа в ее азиатской части⁵. В завершённом виде окружное таможенное управление предстало в Уставе таможенном 1910 г.⁶, сыгравшем важную роль в практике таможенного дела и пережившем государство, частью правовой системы которого он являлся.

На формирование системы управления таможенным делом на Дальнем Востоке существенное влияние оказывали геополитические факторы. В течение XIX столетия в России происходили не только глубокие социально-экономические, но и территориальные изменения. В 1858–1860 гг. после серии русско-китайских договоров в состав империи вошла огромная территория на Азиатском континенте — Приамурский край, за которым стало закрепляться название Дальний Восток. В силу своей отдалённости от центра, слабой заселённости и экономической нераз-

4 Тамженный устав по европейской торговле. СПб., 1819. С. 13–16.

5 Свод законов Российской империи. Изд. 1857 г. Т. VI. Уставы таможенные. СПб., 1857. Ст. 1857. С. 367.

6 Свод законов Российской империи. Изд. 1910 г. Т. VI. Устав таможенный. СПб., 1910. Ст. 3–5. С. 1–2.

витости дальневосточная окраина долгое время оставалась своего рода «царством свободной торговли» (С. Ю. Витте), где существовал режим порто-франко в морских портах и беспошлинный ввоз товаров по сухопутной границе с Китаем. Стоит отметить, что в тихоокеанские порты ввозились иностранные товары любых стран⁷, тогда как через сухопутную границу вплоть до открытия Маньчжурии для иностранной торговли в 1907 г. следовали почти исключительно товары китайского происхождения. Этот порядок отражал особенности сухопутной торговли с Китаем и был зафиксирован в российских таможенных уставах⁸.

Особый статус окраины в таможенном отношении был закреплён Положением об устройстве таможенной части и таможенном производстве в Восточной Сибири, высочайше утвержденным 3 апреля 1862 г.⁹ Для предупреждения незаконного ввоза в империю товаров учреждалась Иркутская таможенная линия. Основные обязанности по осуществлению таможенного контроля возлагались на находящуюся непосредственно на таможенной линии Иркутскую таможню¹⁰. Заметим, что решения о введении режима свободной торговли в тихоокеанских портах и по сухопутной границе были приняты в один год, как и меры к предотвращению незаконного ввоза иностранных товаров с данной территории дальше в империю. Таким образом, с этого момента весь Дальний Восток вплоть до Иркутска находился за россий-

7 Из беспошлинного ввоза в 1867 г. был исключен алкоголь, в 1888 г. пошлинами в размере российского акциза облагались все подакцизные товары.

8 Впервые эта норма появилась в Уставе таможенном в 1868 г. (ст. 1370), сохранилась в неизменном виде в уставе 1904 г. (ст. 939): «Все китайские товары, кроме чая, серебра и запрещаемых к привозу из Китая по сухопутной границе хлебного вина и водки, пропускаются через Иркутскую таможню беспошлинно». Статья была отменена одновременно с порто-франко с 1 марта 1909 г.

9 Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗ). Собрание 2. Т. 37. СПб., 1862. № 38126. С. 289–294.

10 Таможня в Иркутск переведена из Кяхты в 1861 г.

ской таможенной чертой, а значит, вне действия российского таможенного законодательства.

Процесс вхождения дальневосточной окраины в единое экономическое пространство страны начался со строительством Великой Сибирской железнодорожной магистрали (Транссиб) и Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), которая рассматривалась как ее неотъемлемая часть. Отмена порто-франко с 1 января 1901 г. стала естественным следствием реализации масштабного проекта. Однако таможенное обложение просуществовало в Приамурском крае недолго. В условиях начавшейся Русско-японской войны и возникших трудностей с ввозом товаров с 1 мая 1904 г. императорским именным указом порто-франко было вновь введено как временная мера и просуществовало вплоть до марта 1909 г., когда было окончательно отменено одновременно с беспощинным ввозом товаров по сухопутной границе с Китаем¹¹.

Учитывая сказанное выше, представляется важным показать, как государство реагировало на возникавшие вызовы, адаптируя уже сложившуюся таможенную систему к новым условиям в период, который в историографии получил название «десятилетие Дальнего Востока» (1895–1905 гг.), как приоритеты российского присутствия в регионе влияли на конфигурацию таможенной системы и форму местного таможенного управления.

Первый проект организации таможенной службы на Дальнем Востоке, которая непременно должна была здесь появиться после предстоящей отмены порто-франко, предлагался в 1897 г. управляющим Иркутской таможней В. П. Дебилем, возглавившим направленную на Дальний Восток экспедицию для обследования сухопутной границы к Востоку от Кяхты и морской – от Посъета до Аяна. Итогом работы экспедиции стал проект организации «управления таможенной частью» на Дальнем Востоке. На огром-

11 ПСЗ. Собрание 3. Т. 29. СПб., 1909. № 31369. С. 18–19.

ной территории от Кяхты до Хабаровска предлагалось учредить один таможенный округ с центром в Благовещенске. В него намечалось включить Кяхтинскую, Благовещенскую и Хабаровскую таможни, а также таможенные заставы и посты по сухопутной границе с Китаем. Содержание таможенного надзора по российско-китайской границе в Забайкальской и Амурской областях обошлось бы казне в 3,9 млн руб., более 764 тыс. руб. требовалось на его ежегодное содержание¹². Проект сохранился в документах Иркутской таможни Государственного архива Иркутской области, в фондах Департамента таможенных сборов Российского государственного исторического архива и Канцелярии Приамурского генерал-губернаторства в Российском государственном историческом архиве Дальнего Востока.

Непомерные расходы на фоне негарантированных поступлений в казну таможенных доходов оставили проект управляющего Иркутской таможней, выражаясь языком делопроизводства, «без последствий». Для организации таможенного надзора был избран более рациональный путь создания таможенных учреждений в главных пунктах товарного движения. Первый шаг в этом направлении был сделан в 1899 г., когда в центрах сухопутной торговли Кяхте и Сретенске, а также в важнейших морских портах Владивостоке и Николаевске-на-Амуре были введены временный таможенный надзор и должности таможенных ревизоров¹³. Следующим шагом стало учреждение таможен 1-го класса второго разряда (в 1900 г. — сухопутных, а в 1901 г. — морских). Но чтобы окончательно ввести территорию бывшего порто-франко в пределы российской таможенной черты, требовалось выстроить систему управления таможенными учреждениями.

К этому моменту в системе окружного управления появились новые элементы. На удаленных территориях, где только шел процесс

12 Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (далее – РГИА ДВ). Ф. 702. Оп. 1. Д. 217. Л. 175 об.

13 ПСЗ. Собрание 3. Т. 19. СПб., 1899. № 17047. С. 600.

становления таможенного контроля и особую опасность представлял незаконный ввоз товаров, создавались таможенные участки во главе с инспекторами, подчинявшимися начальникам таможенных округов, а в Сибири вводились должности таможенных ревизоров, действовавших в таможенных районах. Первоначально это были Западно-Сибирский и Восточно-Сибирский районы. Утвержденной министром финансов 2 октября 1899 г. Инструкцией таможенным ревизорам Сибири на них возлагалось наблюдение за точным исполнением и применением на территории таможенных районов всех законов, инструкций и распоряжений Департамента таможенных сборов, производство ревизий таможенных учреждений «по всем частям их деятельности», а также расследование случаев злоупотреблений со стороны таможенных чинов¹⁴.

В 1902 г. должности ревизоров учреждались для проведения ревизий в Забайкальском районе с центром в Чите и Амурско-Приморском районе с центром в Хабаровске. В апреле 1902 г. начался процесс формирования таможенных учреждений по сухопутной границе — таможенных застав, таможенных постов и переходных пунктов¹⁵. Однако главные интересы России в первые годы XX столетия сосредоточивались в Маньчжурии, где шел интенсивный процесс выстраивания, по образному выражению Б. А. Романова, «оборонительных окопов» вокруг русской зоны влияния¹⁶. Именно в этом контексте можно рассматривать попытку организации русского таможенного надзора в Маньчжурии, что фактически означало включение полосы отчуждения КВЖД в пределы российской таможенной черты (границы).

- 14 Устав таможенный: (Св. зак. т. VI, изд. 1904 г.): издание неофициальное с инструкциями, правилами, списками и разъяснениями, а также извлечениями из других частей Свода законов, необходимыми в таможенном деле / под ред. С. С. Антонова и А. В. Добротина. СПб., 1905. С. 4–5.
- 15 Из истории таможенной службы России на Дальнем Востоке. Документы и материалы (1899–1925 гг.). Владивосток, 1999. С. 33–34.
- 16 Романов Б. А. Россия в Маньчжурии (1892–1906): очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928. С. 197.

Первые русские таможенные учреждения в Маньчжурии появились на конечных станциях КВЖД. В январе 1902 г. была учреждена таможенная застава на станции Маньчжурия, преобразованная в июне того же года в таможню 1-го класса второго разряда. Тогда же было принято решение об открытии таможенных застав на станции Пограничная КВЖД и в селении Лахасусу в устье р. Сунгари. Отметим, что появление этих российских таможенных учреждений на конечных станциях железной дороги находилось в явном противоречии с условиями русско-китайского договора 1895 г. и контракта на строительство КВЖД 1896 г. В данном вопросе Министерство финансов шло навстречу пожеланиям управления КВЖД, заинтересованного в организации контроля за товарами для пресечения контрабанды.

В процессе принятия важных решений о размещении российских таможенных учреждений в полосе отчуждения Китайско-восточной железной дороги не раз высказывались пожелания создать в Маньчжурии некий «правительственный орган», который бы способствовал организации транзитных перевозок по КВЖД, разрешая на месте все возникавшие вопросы «таможенной практики». В итоге эти пожелания оформились в виде проекта организации особого Маньчжурского таможенного округа, внесенного в феврале 1902 г. на рассмотрение Государственного совета. Во главе нового органа управления стоял окружной таможенный инспектор, облеченный полномочиями начальника таможенного округа. На него возлагалось управление всеми открытыми в Маньчжурии таможенными учреждениями, а также Владивостокской таможней, через которую направлялся основной поток транзитных грузов; наблюдение за правильным ведением дел о контрабанде и нарушении таможенных правил. Таким образом, основной задачей инспектора становилась непосредственная защита интересов русской торговли в Маньчжурии. К проекту прилагались штаты и обоснование сметы расходов.

На осуществление всех планируемых мер Министерство финансов запрашивало всего 16,7 тыс. руб. с 1 января 1903 г.¹⁷

Порядок прохождения дел в Государственном совете предполагал получение заключений по проекту закона от всех «подлежащих ведомств». Как правило, проекты открытия новых таможенных учреждений на российской территории передавались на заключение приамурского генерал-губернатора. Поскольку в данном случае речь шла о Маньчжурии, главным оппонентом представленного Министерством финансов проекта стало Министерство иностранных дел.

Министр иностранных дел В. Н. Ламсдорф, не раз предупреждавший Министерство финансов и лично С. Ю. Витте от поспешных шагов в деле организации таможенного надзора в полосе отчуждения КВЖД, категорически настаивал на исключении из проекта самого понятия «Маньчжурия». Являясь частью Китайской империи, она существовала за пределами российской таможенной черты, и в этой связи проектируемая мера могла породить «превратные толки среди иностранцев»¹⁸. Ламсдорф полагал более уместным назвать зону ответственности нового таможенного учреждения Заамурским районом. В таком случае в компетенцию окружного таможенного инспектора в этом районе¹⁹ входили бы вопросы «таможенной практики» не только в полосе отчуждения КВЖД, но и в Уссурийском крае вплоть до Владивостока.

Второе принципиальное возражение касалось круга обязанностей, возлагаемых на окружного таможенного инспектора. Ламсдорф отмечал, что контроль за передвижением товаров и общим ходом торговли в Маньчжурии целесообразно возложить

17 Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 21. Оп. 1. Д. 771. Л. 39, 41–41 об.

18 Там же. Л. 65.

19 В делопроизводстве должность чаще называлась «заамурский таможенный инспектор».

на инспектора «инструкционным порядком», без публичного оглашения, с предварительным согласованием в Министерстве иностранных дел²⁰. Все замечания МИД были приняты во внимание. Высочайше утвержденным мнением Госсовета 12 июня 1902 г. все таможенные учреждения на территории Южно-Уссурийского края²¹, полосы отчуждения КВЖД и Квантунского полуострова передавались в ведение инспектора вновь образованного Заамурского таможенного района с центром во Владивостоке²².

Круг обязанностей окружного таможенного инспектора определялся инструкцией, утвержденной Министерством финансов. В его прямые обязанности входила организация работы таможенных учреждений на подведомственной территории, фактически же на него возлагался обзор основных тенденций развития торговли в Маньчжурии, что выходило за пределы обычной компетенции таможенного чиновника. Не реже двух раз в год от окружного инспектора требовался отчет обо всех явлениях экономической жизни Маньчжурии: оборотах торговли, путях поступления товаров (как русских, так и иностранных) на местный рынок, пошлинах и внутренних сборах и пр. Особое внимание следовало уделять условиям, обеспечивающим конкурентоспособность русских товаров, а также путям движения контрабанды через русско-китайскую границу²³. По сути, таможенный инспектор и чиновники его управления обязывались представлять министру финансов реальную картину торговли не только в полосе отчуждения КВЖД, но и в Маньчжурии в целом.

20 РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 771. Л. 65 об.

21 Уссурийский край – традиционное название южной части Приморской области от бассейна р. Уссури до побережья Японского моря, отошедшей к России по условиям Пекинского договора (1860). Условно делился на Южно-Уссурийский и Северо-Уссурийский край. В административном отношении вся эта территория с 1884 г. входила в состав Приамурского генерал-губернаторства.

22 ПСЗ. Собрание 3. Т. 22. СПб., 1902. № 21687. С. 641.

23 РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 771. Л. 97–99 об.

Безусловно, выполнение этой задачи во многом зависело от деловых качеств самого окружного инспектора. На эту должность был назначен Сергей Николаевич Латкин, который играл важную роль в организации таможенного дела на Дальнем Востоке на протяжении двух десятилетий. Именно заамурскому таможенному инспектору пришлось отстаивать интересы ведомства и таможенного дела после создания в июле 1903 г. наместничества на Дальнем Востоке.

Наместник на Дальнем Востоке адмирал Е. И. Алексеев принял самое непосредственное участие в обсуждении всех аспектов организации таможенного дела в Маньчжурии и на территории подведомственных ему областей Приамурского генерал-губернаторства. Одним из его шагов в этом направлении оказалась беспрецедентная попытка проведения региональной таможенной реформы. Движущей силой административных преобразований стало стремление наместника сосредоточить в своих руках все управление «гражданской частью», в том числе и таможенное. Неразрешимые противоречия Департамента таможенных сборов и аппарата наместника проявились уже при первом обсуждении вопроса «об устройстве таможенной части» на заседании комиссии, специально созданной в Порт-Артуре в сентябре 1903 г. Особые возражения таможенного ведомства вызвали предложения наместника о решении кадровой проблемы, относящейся в существовавшей системе к компетенции министра финансов и директора Департамента таможенных сборов. Позиция представлявшего интересы таможенного ведомства инспектора С. Н. Латкина заключалась в сохранении прежнего порядка решения кадровых вопросов. В рапорте, направленном в канцелярию наместника и сохранившемся в делах Департамента таможенных сборов Российского государственного исторического архива, содержится обстоятельное разъяснение сути организации таможенного дела на окраине, где таможенные учреждения создавались «после долгих и обстоятельных исследований» и только поэтому смогли

оправдать «расчеты правительства и надежды частных предпринимателей»²⁴.

Инспектор настойчиво объяснял ретивым администраторам особенности самого таможенного дела, требовавшие от чиновников специальных знаний и опыта, приобретаемых в процессе работы в таможенном ведомстве. Вопросы, разрешение которых находилось в компетенции руководителей таможенных учреждений, а в значительной их части — в компетенции министра и директора департамента, являлись, по мнению С. Н. Латкина, настолько специфичными, что их невозможно было подвести под имеющее общий характер Положение о наместничестве. Инспектор постоянно ссылаясь на опыт организации таможенного дела в Кавказском наместничестве, где наместник не посягал на действовавший в империи порядок организации «таможенной части»²⁵.

Особое внимание Латкиным уделялось решению кадровой проблемы. Главным аргументом в защиту существовавшей практики, закреплённой в российском законодательстве, была специфика таможенной службы, требовавшая от чиновников не только определенного уровня образования, но также особых технических, юридических и экономических знаний²⁶. Такие люди приобретали необходимые знания, не будучи «причисленными к департаменту», еще до занятия таможенных должностей, и именно они составляли кадровый резерв Министерства финансов. Такая система позволяла быстро реагировать на любые проблемы, перемещая чиновников между таможенными учреждениями независимо от географии их размещения. Власть же наместника распространялась исключительно на территорию Дальнего Востока, что делало кадровую проблему принципиально неразрешимой наместническим управлением.

Кроме критической части в рапорте присутствовали и конкретные предложения относительно организации управления «та-

24 РГИА. Ф. 21. Оп. 1. Д. 788. Л. 33.

25 Там же. Л. 30.

26 Там же. Л. 30 об.

моженной частью» в наместничестве. В данном случае С. Н. Латкин вновь ссылаясь на опыт Кавказского наместничества, предлагая организовать на Дальнем Востоке два карантинно-таможенных округа, а при наместнике учредить должность управляющего таможенной частью²⁷.

Однако компетентное разъяснение инспектором специфики таможенного дела, как и его рациональные предложения об устройстве таможенного управления, не нашло поддержки у участников «порт-артурской комиссии». Большинством голосов было принято решение о сосредоточении в руках наместника всех вопросов управления таможенным делом, которые российское таможенное законодательство традиционно относило к компетенции Министерства финансов, в том числе и назначение чиновников на должности от VI класса и выше²⁸.

Межведомственная дискуссия об управлении «таможенной частью» продолжалась в условиях подготовки проекта Временного положения об управлении областями Дальнего Востока. Согласно проекту, управление «таможенной частью» теперь полностью сосредоточивалось в Главном управлении наместничества, как и все управление финансовой частью. При подготовке заключения Министерства финансов по проекту Временного положения Департамент таможенных сборов высказался вообще против обсуждения этого вопроса. Напомним, что в условиях начавшейся Русско-японской войны с 1 мая 1904 г. на Дальнем Востоке было восстановлено порто-франко. Эта мера рассматривалась как временная, что создавало ситуацию полной неясности в отношении судьбы таможенных учреждений на Дальнем Востоке²⁹. Касательно же подчинения наместнику гражданского управления в целом Департамент таможенных сборов отметил, что такой подход в свое время был признан неразумным на Кавказе, где все

27 Там же. Л. 36.

28 Там же. Л. 28 об. – 29.

29 Там же. Л. 268 об.

управление таможенными учреждениями в конце концов перешло в ведение Министерства финансов.

Фактически все уступки Министерства финансов в вопросе об участии наместника в решении кадровой проблемы по сути не меняли устоявшихся традиций управления таможенным делом. Предполагалось, что на основе соглашения с министром финансов наместник будет участвовать в назначении окружного таможенного инспектора Заамурского района, таможенных ревизоров и управляющих таможнями 1-го и 2-го класса. Все остальное взаимодействие по вопросам управления таможенным делом сводилось к информированию наместника об увольнении чиновников, «уличенных в упущениях по службе», а также о невыполнении или «медлительности в выполнении» различными учреждениями или должностными лицами требований таможенного законодательства. Без участия Министерства финансов ведению наместника подлежал ограниченный круг дел: применение в отдельных случаях льгот к частным лицам, наложение и сложение взысканий за неправильную «объявку» количества и качества товаров, применение правил о контрабанде в пределах наместничества³⁰.

В современной историографии учреждение Дальневосточного наместничества рассматривается в ряду мероприятий, направленных на усиление российского политического и экономического влияния в Маньчжурии и Корее³¹. В этом контексте замышлялась и административная реформа, а как ее часть — реорганизация управления таможенным делом. После русско-японской войны проблемы управления наместничеством утратили

30 Там же. Л. 279, 285.

31 Милежик А. В. Дальневосточное наместничество как попытка реформы регионального управления (1903–1905 гг.) // Вестник ДВО РАН. 2007. № 3. С. 115; Салогуб Я. Л. Учреждение Дальневосточного наместничества и планы реорганизации регионального управления в начале XX века // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2010. № 2 (10). С. 30–36.

актуальность, а само наместничество прекратило свое существование. На первое место теперь выдвигалось развитие областей Дальнего Востока, защита интересов русской промышленности и торговли на российской территории.

После вступления в силу с 1 марта 1909 г. закона об отмене порто-франко на Дальнем Востоке³² (на этот раз окончательно) началась реорганизация таможенной службы. Законом от 2 мая 1909 г. должности окружного таможенного инспектора в Заамурском районе, ревизоров Амурско-Приморского и Забайкальского районов упразднялись. Все таможенные учреждения на территории Приамурского генерал-губернаторства и Забайкальской области Иркутского генерал-губернаторства объединялись в один таможенный округ³³. Его центром становился Владивосток — главный российский порт на Тихом океане и конечный пункт Транссибирской железнодорожной магистрали. Начальником округа по праву стал бывший заамурский таможенный инспектор С. Н. Латкин.

Распространение на Дальний Восток общей для империи системы окружного таможенного управления означало завершение процесса вхождения окраины в состав единой таможенной территории России. И хотя Приамурский таможенный округ просуществовал всего три года, начавшаяся в 1912 г. реформа местного таможенного управления теперь проходила по общему для таможенной системы сценарию. Вместо единого таможенного округа на Дальнем Востоке появились три таможенных участка — Владивостокский, Хабаровский и Читинский, которые в неизменном виде просуществовали до окончания Гражданской войны и были в 1922 г. объединены в Дальневосточный таможенный округ.

32 Порто-франко на Дальнем Востоке отменено законом от 16 января 1909 г. (ПСЗ. Собрание 3. Т. 29. СПб., 1909. № 31369. С. 18–20).

33 Сборник узаконений и распоряжений по таможенной части в Приамурском крае и Восточной Сибири по 1 января 1912 г. СПб., 1912. С. 3–4.

Литература

1. Балковская В. Г. Таможенная служба в системе управления Российского государства XVI–XVIII вв. Владивосток: РИО ВФ РТА, 2011. 280 с.
2. Беляева Н. А. Таможенный вопрос в Маньчжурии накануне русско-японской войны // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. 2004. № 4. С. 130–141.
3. Беляева Н. А. Возникновение российских таможенных учреждений в Маньчжурии // Известия Российского государственного исторического архива Дальнего Востока. Т. X. Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2007. С. 53–64.
4. Беляева Н. А. Приамурский таможенный округ в 1909–1912 гг.: организация таможенного надзора // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2010. № 3 (52). С. 64–74.
5. Беляева Н. А. Таможенный инспектор Сергей Николаевич Латкин // Россия на Тихом океане. Роль личности в становлении российской государственности и проблемы безопасности. VI Крушановские чтения, 2009. Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 234–240.
6. Казанцева Н. Г. История таможенного дела Забайкалья (конец XVII — начало XX вв.): дис. ... докт. ист. наук. Улан-Удэ, 2016. 347 с.
7. Милежик А. В. Дальневосточное наместничество как попытка реформы регионального управления (1903–1905 гг.) // Вестник ДВО РАН. 2007. № 3. С. 110–115.
8. Раздорский А. И. Пятая международная научная конференция «Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XX веках» // Исторический курьер. 2022. № 5 (25). С. 240–243.
9. Романов Б. А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики российского самодержавия в эпоху империализма. Л.: Издание ЛВИ им. А. С. Енукидзе, 1928. 619 с.

10. Савосина Н. Г. Территориальная организация таможенно-го дела XIX века // Гуманитарный вектор. 2014. № 3 (39). С. 51–57.

11. Салогуб Я. Л. Учреждение Дальневосточного наместничества и планы реорганизации регионального управления в начале XX века // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2010. № 2 (10). С. 30–36.

References

1. Balkovaya, V. G. (2011) *Tamozhennaya sluzhba v sisteme upravleniya Rossiiskogo gosudarstva XVI–XVIII vv.* [Customs Service in the Russian State Management System of the 16th–18th Centuries]. Vladivostok: RIO VF RTA.

2. Belyaeva, N. A. (2004) “Tamozhennyi vopros v Man’chzhurii nakanune russko-yaponskoi voyny” [“The Customs Issue in Manchuria on the Eve of the Russo-Japanese War”], *Vestnik Dal’nevostochnogo otdeleniya Rossiiskoi akademii nauk*, 4, pp. 130–141.

3. Belyaeva, N. A. (2007) “Vozniknovenie rossiiskikh tamozhen-nykh uchrezhdenii v Man’chzhurii” [“The Emergence of Russian Customs Institutions in Manchuria”], in *Izvestiya Rossiiskogo gosudarstvennogo istoricheskogo arkhiva Dal’nego Vostoka. T. X* [Bulletin of the Russian State Historical Archive of the Far East. Vol. X]. Vladivostok: Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv Dal’nego Vostoka, pp. 53–64.

4. Belyaeva, N. A. (2010) “Priamurskii tamozhennyi okrug v 1909–1912 gg.: organizatsiya tamozhennogo nadzora” [“The Amur Customs District in 1909–1912: Organization of Customs Supervision”], *Tamozhennaya politika Rossii na Dal’nem Vostoke*, 3 (52), 64–74.

5. Belyaeva, N. A. (2011) “Tamozhennyi inspektor Sergei Nikolaevich Latkin” [“Customs Inspector Sergei Nikolaevich Latkin”], in *Rossiia na Tikhom okeane. Rol’ lichnosti v stanovlenii rossiiskoi gosudarstvennosti i problemy bezopasnosti. VI Krushanovskie chteniya, 2009* [Russia on the Pacific Ocean. The Role of Personality in the Formation of Russian

Statehood and Security Issues. VI Krushanov Readings, 2009]. Vladivostok: Dal'nauka, pp. 234–240.

6. Kazantseva, N. G. (2016) *Istoriya tamozhennogo dela Zabaykalya (konets XVII – nachalo XX vv.)* [*History of Customs in Transbaikalia (Late 17th – Early 20th Centuries)*]: dis. ... dokt. ist. nauk [PhD Thesis]. Ulan-Ude.

7. Milezhik, A. V. (2007) “Dal'nevostochnoe namestnichestvo kak popytka reformy regional'nogo upravleniya (1903–1905 gg.)” [“The Far Eastern Viceroyalty as an Attempt to Reform Regional Administration (1903–1905)”], *Vestnik DVO RAN*, 3, pp. 110–115.

8. Razdorskii, A. I. (2022) “Pyataya mezhdunarodnaya nauchnaya konferentsiya ‘Torgovlya, kupechestvo i tamozhennoe delo v Rossii v XVI–XX vekakh’” [“Fifth International Scientific Conference ‘Trade, Merchantry, and Customs in Russia in the 16th–20th Centuries’”], *Istoricheskii kur'er*, 5 (25), pp. 240–243.

9. Romanov, B. A. (1928) *Rossiya v Man'chzhurii (1892–1906). Ocherki po istorii vneshnei politiki rossiiskogo samodержaviya v epokhu imperializma* [*Russia in Manchuria (1892–1906). Essays on the History of Foreign Policy of the Russian Autocracy in the Era of Imperialism*]. Leningrad: Izdanie LVI im. A. S. Erukidze.

10. Savosina, N. G. (2014) “Territorial'naya organizatsiya tamozhennogo dela XIX veka” [“Territorial Organization of Customs in the 19th Century”], *Gumanitarnyi vector*, 3 (39), pp. 51–57.

11. Salogub, Ya. L. (2010) “Uchrezhdenie Dal'nevostochnogo namestnichestva i plany reorganizatsii regional'nogo upravleniya v nachale XX veka” [“Establishment of the Far Eastern Viceroyalty and Plans for Reorganization of Regional Administration in the Early 20th Century”], *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoi Sibiri i na Dal'nem Vostoke*, 2 (10), pp. 30–36.